

? s pn=ep 1504985
S3 1 PN=EP 1504985

3/5/1
DIALOG(R) File 351:Derwent WPI
(c) 2007 The Thomson Corporation. All rts. reserv.

0014797020 - Drawing available
WPI ACC NO: 2005-144706/ 200516

XRAM Acc No: C2005-047175

XRPX Acc No: N2005-122964

Motor vehicle hood multi-function reinforcing panel is made from molded plastic with perpendicular ribs and sound deadening layer

Patent Assignee: CERA CENT ETUD & RECH AUTOMOBILE SA (CERA-N)

Inventor: DEPREZ A

Patent Family (2 patents, 33 countries)

Patent Application

Number	Kind	Date	Number	Kind	Date	Update
EP 1504985	A1	20050209	EP 2004291924	A	20040728	200516 B
FR 2858589	A1	20050211	FR 20039606	A	20030804	200516 E

Priority Applications (no., kind, date): FR 20039606 A 20030804

Patent Details

Number Kind Lan Pg Dwg Filing Notes

EP 1504985 A1 FR 11 4

Regional Designated States, Original: AL AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI
FR GB GR HR HU IE IT LI LT LU LV MC MK NL PL PT RO SE SI SK TR

Alerting Abstract EP A1

NOVELTY - The reinforcing panel (1), for engine hood (2) (A) of motor vehicle, is made from molded plastic material having rigid structure (4) with ribs (5) lying perpendicular to (A) and made to confer variable rigidity to different zones of (A). It is held in place by peripheral fixings (7) attaching it to hood lining members (8).

DESCRIPTION - The reinforcing panel (1), for engine hood (2) (A) of motor vehicle, is made from molded plastic material having rigid structure (4) with ribs (5) lying perpendicular to (A) and made to confer variable rigidity to different zones of (A). It is held in place by peripheral fixings (7) attaching it to hood lining members (8). The panel can have optional plastic or metal shock absorbers (12) and a sound deadening layer facing the engine compartment.

USE - Reinforcing motor vehicle hood, designed to be fitted inside the engine hood (2) of a motor vehicle (claimed), provides shock absorption and noise damping properties.

ADVANTAGE - The plastic reinforcing panel gives the hood rigidity while allowing it to absorb impact energy and reduce noise transmission.

DESCRIPTION OF DRAWINGS - The drawing shows a cross-section of part of the reinforcing panel.

1 Reinforcing panel

2 Engine hood

4 Rigid structure

5 Rib

7 Fixing

8 Hood lining member

10 Holes

12 Shock absorber



(19)

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 1 504 985 A1

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
09.02.2005 Bulletin 2005/06

(51) Int Cl.7: B62D 25/10, B60R 21/34,
B62D 29/00

(21) Numéro de dépôt: 04291924.1

(22) Date de dépôt: 28.07.2004

(84) Etats contractants désignés:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
HU IE IT LI LU MC NL PL PT RO SE SI SK TR
Etats d'extension désignés:
AL HR LT LV MK

(30) Priorité: 04.08.2003 FR 0309606

(71) Demandeur: Centre d'Etude et de Recherche
pour l'Automobile (CERA)
51100 Reims (FR)

(72) Inventeur: Deprez, Alain
51140 Jonchery-Sur-Vesle (FR)

(74) Mandataire: Geismar, Thierry
Bouju Derambure Bugnion
18 Quai du Point du Jour
92659 Boulogne Cedex (FR)

(54) Panneau de renfort multifonction d'un capot de véhicule automobile

(57) L'invention concerne un panneau de renfort d'un capot (2) de véhicule automobile, ledit panneau étant caractérisé en ce qu'il comprend une structure rigide (4) en matériau plastique moulé, ladite structure rigide comprenant un réseau de nervures (5), lesdites nervures étant agencées pour être sensiblement per-

pendiculaires au capot (2) et pour permettre de rigidifier la partie centrale du capot (2), ledit panneau (1) étant pourvu de moyens périphériques de fixation (7) au capot, et éventuellement d'éléments aborbeurs de choc (12) ainsi que d'une plaque participant à l'insonorisation acoustique (6) percée d'orifices (10)..

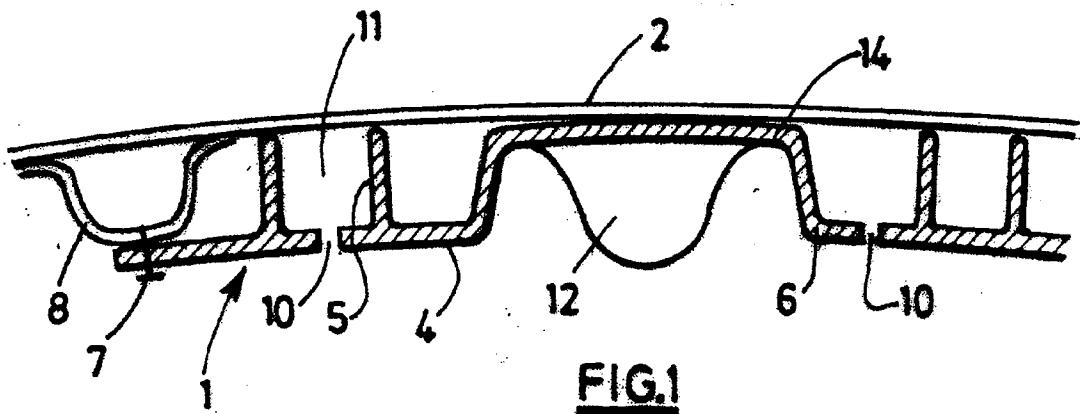


FIG.1

EP 1 504 985 A1

Description

[0001] L'invention concerne un panneau de renfort d'un capot de véhicule automobile permettant de rigidifier la partie centrale du capot, d'absorber une partie de l'énergie due à un choc sur le capot et de fournir une insonorisation acoustique du compartiment moteur du véhicule.

[0002] Les panneaux de garniture sous capot sont connus, ils ont généralement une fonction d'isolation acoustique et d'absorption de l'énergie due à un choc. On connaît également les tôles métallique de renfort d'un capot, qui permettent de rigidifier celui-ci afin d'éviter son enfoncement par simple appui sur la surface du capot. On connaît du document FR-2 821 789, un panneau insonorisant structurel associant des couches de matériaux poreux et des éléments de renforts du capot. Un tel panneau permet de rigidifier le capot afin d'éviter un enfoncement de sa partie centrale par simple appui sur la surface du capot.

[0003] Cependant, un tel panneau nécessite un procédé de fabrication complexe d'association de matériaux poreux avec des éléments de renforts rigides. De plus, ces panneaux n'ont pas une grande liberté de forme, ce qui ne permet pas d'adapter facilement la rigidité d'un capot en fonction des contraintes de sécurité. Enfin, on peut difficilement intégrer une fonction d'absorption d'énergie efficace en cas de choc avec un piéton, notamment lorsque le choc se produit en regard d'une zone rigide faiblement espacée du capot.

[0004] L'invention vise à palier ces inconvénients en proposant un panneau de renfort d'un capot de véhicule automobile réalisé en un matériau plastique permettant d'éviter un enfoncement du capot par simple appui sur sa surface. Un tel panneau présente une structure optimale pour adapter la rigidité du capot aux contraintes de sécurité et permet d'absorber de l'énergie lors d'un choc sur le capot. De plus, il offre une fonction d'isolation acoustique du compartiment moteur.

[0005] A cet effet et selon un premier aspect, l'invention concerne un panneau de renfort d'un capot de véhicule automobile, comprenant une structure rigide en matériau plastique moulé, ladite structure comprenant un réseau de nervures, lesdites nervures étant agencées pour être sensiblement perpendiculaires au capot et pour permettre de rigidifier la partie centrale du capot, ledit panneau étant pourvu de moyens périphériques de fixation au capot.

[0006] Selon un second aspect, le panneau de renfort comprend des éléments absorbeurs de choc disposés sur la périphérie de la structure rigide et/ou dans sa partie centrale.

[0007] De tels éléments, disposés en regard de zones rigides situées sous le capot permettent d'absorber de l'énergie de façon optimale en cas de choc sur le capot en regard de ces zones rigides, notamment lorsque l'espace entre le capot et les zones rigides est faible.

[0008] D'autres objets et avantages de l'invention ap-

paraîtront au cours de la description qui suit, faite en référence aux dessins annexés dans lesquels :

5 La figure 1 est une représentation schématique en coupe partielle d'un panneau de renfort selon l'invention installé sous un capot de véhicule automobile.

10 La figure 2 est une représentation schématique du panneau de la figure 1 sur lequel sont agencés des éléments absorbeurs de choc.

15 La figure 3 est une représentation schématique du panneau de la figure 1 selon une variante de réalisation et installé en regard d'une zone rigide située sous le capot.

20 La figure 4 est une représentation schématique de dessous d'un panneau de renfort selon l'invention installé sous un capot.

[0009] En référence à la figure 1, un panneau de renfort 1 est installé sous un capot 2 de véhicule automobile et s'étend sensiblement sous toute la surface de celui-ci. Un tel panneau est agencé de façon à être en regard de zones rigides 3 situées sous le capot 2, telles que des surfaces d'appui et des éléments saillants du compartiment moteur. On décrit l'ensemble formé par le panneau de renfort 1 et le capot 2.

25 **[0010]** Le panneau 1 comprend une structure rigide 4 pourvue d'une plaque 6 à partir de laquelle s'étend un réseau de nervures 5. La plaque 6 est agencée sensiblement parallèlement au capot 2 et les nervures 5 s'étendent sensiblement perpendiculairement au capot 30 entre ce dernier et la plaque 6.

[0011] Les dimensions des nervures sont adaptées pour qu'elles s'étendent jusqu'au capot en laissant un jeu léger entre l'extrémité libre des nervures 5 et le capot 2. Ce jeu est par exemple d'environ 3 mm. Un tel jeu 40 permet à la structure rigide 4 de reprendre les efforts du capot au plus tôt lors d'un enfoncement du capot par simple appui sur celui-ci tout en absorbant les tolérances de la tôle du capot.

[0012] La structure rigide est, par exemple, réalisée 45 en matériau plastique injecté, tel qu'un matériau thermoplastique chargé. Un tel matériau est par exemple du polypropylène ou du polyamide chargé avec des fibres de verre. Le taux de fibres de verre permet d'ajuster la rigidité de la structure rigide 4. On peut ainsi adapter les caractéristiques du panneau de renfort à différents types de capot. Le matériau plastique injecté permet également un gain de masse. On obtient ainsi un panneau de renfort 1 plus léger qu'une tôle de renfort.

[0013] En variante, la structure rigide 4 peut également 50 être réalisée par thermoformage ou thermocompression.

[0014] On peut encore adapter la rigidité de la structure rigide 4 en définissant le réseau de nervures 5. Pour

ce faire, on peut faire varier la forme et la taille des mailles du réseau de nervures 5, en réalisant des nervures qui ne sont pas parallèles entre elles par exemple. On peut également faire varier la forme, la hauteur et l'épaisseur des nervures 5 elles-mêmes et, comme indiqué plus haut, choisir un matériau adapté à la rigidité voulue.

[0015] Une telle structure rigide 4 est adaptée pour absorber de l'énergie en cas de choc avec un piéton par exemple. En effet, lors du choc, le capot se déforme vers la structure rigide 4. La structure subit alors une déformation plastique absorbant de l'énergie. Cette déformation peut être suivie d'une ruine du matériau plastique et d'une fissuration de la structure rigide 4 en petits morceaux. Cette ruine et cette fissuration absorbent de l'énergie et permettent de limiter la hauteur de matière incompressible en fin de déformation du capot. Plus cette hauteur est faible, plus le capot sera apte à poursuivre sa déformation et absorber ainsi de l'énergie.

[0016] La structure rigide étant réalisée en matériau plastique moulé, on peut aisément adapter celle-ci de façon à pouvoir faire varier la rigidité des différentes zones du capot. Ainsi, on peut par exemple adapter la rigidité de la partie avant du capot aux contraintes de sécurité en cas de choc avec un enfant et modifier cette rigidité dans une zone du capot plus proche du pare-brise pour la protection d'un adulte en cas de choc.

[0017] Le panneau 1 est destiné à être fixé sous le capot 2, tout en laissant un jeu entre celui-ci et l'extrémité libre des nervures 5. Pour ce faire, on fixe le panneau 1 au niveau de sa périphérie par des moyens de fixation 7 coopérant avec une doublure 8 de capot périphérique, comme représenté sur les figures 1 et 2. La doublure 8 périphérique est par exemple un profilé métallique fixé sous le capot autour de sa périphérie ou d'une partie de celle-ci. Le profilé présente par exemple une section sensiblement en forme de U. Les moyens de fixations périphériques 7 sont par exemple des clips disposés sur la périphérie du panneau 1 et pénétrant dans des orifices prévus dans la doublure 8.

[0018] Le panneau 1 est prévu pour répondre à des besoins d'isolation acoustique du compartiment moteur. Pour ce faire, on peut prévoir de disposer une couche 9 de matériau d'absorption acoustique solidaire de la structure rigide 4, par fixation sous la plaque 6, et disposée en regard du compartiment moteur du véhicule automobile, comme représenté sur la figure 3. Cette couche 9 est par exemple un feutre.

[0019] De plus, la plaque 6 peut être munie d'orifices 10, chacun disposé, par exemple, entre deux nervures successives, comme représenté sur les figures 1 et 3. Ces orifices 10 débouchent donc, d'une part, sur la couche 9 de matériau d'absorption acoustique et, d'autre part, dans les cavités 11 réalisées entre les nervures 5, la plaque 6 et le capot 2.

[0020] Ainsi, les ondes acoustiques en provenance du compartiment moteur et se dirigeant vers le capot traversent d'abord la couche de matériau d'absorption

acoustique où une partie d'entre elles est absorbée. Une autre partie des ondes est réfléchie sur la plaque 6 et renvoyée dans la couche 9 où elle est absorbée. Enfin, une dernière partie traverse les orifices 10 et atteint les cavités 11. Il se produit des phénomènes acoustiques du type résonateur de Helmholtz dans les cavités 11. C'est à dire que les ondes acoustiques sont réfléchies successivement sur les parois des cavités 11 sans pouvoir passer au-delà du capot 2. Il se produit également des phénomènes du type 1/4 onde au moment du passage des ondes dans les orifices 10.

[0021] Selon une réalisation, le panneau 1 est adapté pour être installé sous un capot 2 lorsque l'espace entre le capot et les zones rigides 3 en regard de ce capot est faible, par exemple inférieur à 70 mm. Ce faible espace entre le capot et les zones rigides situées en dessous présente un inconvénient en cas de choc d'un piéton sur le capot. En effet, comme indiqué plus haut, la structure rigide 4 peut absorber de l'énergie par déformation plastique et ruine du matériau plastique ; or, une zone rigide 3, située à faible distance de la structure rigide 4, peut arrêter cette déformation et ainsi limiter l'absorption d'énergie. Ce phénomène peut entraîner de graves lésions pour le piéton sur lequel se répercute l'énergie du choc qui n'est pas absorbée.

[0022] Pour palier cet inconvénient, l'invention propose d'intégrer des éléments absorbeurs de choc 12 au panneau 1, en regard des zones rigides 3 situées sous le capot, comme représenté sur les figures 1 à 4.

[0023] Ces éléments absorbeurs de choc sont aptes à absorber de l'énergie due à un choc par déformation plastique et éventuellement rupture sous l'effet d'une force appliquée sur la surface du capot 1 en regard des zones rigides 3.

[0024] Selon une réalisation, les éléments 12 comprennent des blocs de matériau cellulaire tel qu'une mousse de polyuréthane ou de polyoléfine ou une mousse métallique apte à dissiper l'énergie par compression et rupture.

[0025] Selon une autre réalisation, ils comprennent un matériau compact présentant une structure agencée pour favoriser la dissipation d'énergie, telle qu'un nid d'abeilles ou un jeu de nervures ou un agencement particulier tel qu'un jeu de cônes tronqués.

[0026] En variante, les éléments absorbeurs de choc 12 peuvent comprendre un stratifié. Ce stratifié comprend plusieurs couches de matériau compact superposées les unes aux autres et assemblées soit de façon continue, soit de façon discrète par collage ou soudage par exemple. En cas de choc avec un piéton, une partie de la dissipation d'énergie provient du délaminateur du stratifié formant les éléments 12, les couches glissent les unes par rapport aux autres en rompant les liaisons qu'elles ont entre elles. La dissipation de l'énergie se fait donc dans un sens perpendiculaire à celui du choc, ce qui permet une dissipation nécessitant moins de place que dans le cas d'une dissipation par compression.

[0027] De tels éléments 12 peuvent être agencés sur

la périphérie de la structure rigide 4, par exemple en regard de surfaces d'appui du capot 2 ainsi que cela est représenté sur les figures 2, 3 et 4.

[0028] On peut envisager de réaliser les éléments 12 en une seule pièce continue s'étendant sous la périphérie de la structure rigide 4. Un seul élément 12 est alors suffisant pour protéger toute la périphérie du capot 2. On peut également envisager de réaliser ces éléments en plusieurs pièces s'étendant chacune le long d'un bord de la structure rigide 4.

[0029] Dans les réalisations représentées sur les figures, les éléments 12 sont des éléments discrets, tels que des plots par exemple. Les plots ont par exemple une forme de « cône creux ». Ils peuvent être régulièrement disposés sur la périphérie de la structure rigide 4, en regard de la doublure périphérique 8 du capot. La doublure comprend alors des renforcements locaux 13 en regard des éléments absorbeurs de choc 12, ainsi que cela est représenté sur les figures 2 et 3. Ces renforcements sont par exemple réalisés par emboutissage de la doublure 8. Les plots logent alors aisément entre la structure rigide 4 et les zones rigides 3 disposées en regard.

[0030] Les plots sont par exemple réalisés en matériau thermoplastique et sont aptes à se comprimer et à se rompre, en absorbant de l'énergie, sous l'effet d'un impact sur le capot provoquant sa déformation. Afin d'améliorer l'absorption d'énergie lors de la déformation d'un plot, on peut remplir celui-ci d'une mousse absorbant de l'énergie lors de sa compression.

[0031] Selon une réalisation représentée sur les figures 1, 2 et 4, on dispose au moins un élément absorbeur de choc 12 dans la partie centrale du panneau 1. De tels éléments permettent d'absorber de l'énergie en cas de choc sur le capot en regard du compartiment moteur. On peut choisir l'emplacement des éléments absorbeurs de choc 12 de sorte qu'ils se trouvent en regard de toutes les zones rigides situées sous le capot 2.

[0032] Comme représenté sur les figures 1 et 2, pour agencer un élément absorbeur de choc 12 dans la partie centrale du panneau 1, on peut réaliser un renforcement 14 dans la plaque 6, dans lequel est disposé un élément absorbeur de choc. Un tel renforcement 14 permet de libérer de l'espace entre la plaque 6 et les zones rigides 3 afin de loger l'élément absorbeur de choc 12.

[0033] Les éléments absorbeurs de choc 12 peuvent être fixés par collage sur la plaque 6. Avantageusement, ces éléments sont surmoulés sur la plaque lors de la réalisation de la structure rigide 4. Les éléments 12 sont alors formés d'une seule pièce avec la structure rigide 4.

Revendications

1. Panneau de renfort d'un capot (2) de véhicule automobile, ledit panneau étant **caractérisé en ce que** il comprend une structure rigide (4) en matériau plas-

tique moulé, ladite structure rigide comprenant un réseau de nervures (5), lesdites nervures étant agencées pour être sensiblement perpendiculaires au capot (2) et pour permettre de rigidifier la partie centrale du capot (2), ledit panneau (1) étant pourvu de moyens périphériques de fixation (7) au capot.

- 5 2. Panneau de renfort selon la revendication 1, **caractérisé en ce que** la structure rigide (4) est réalisé en un matériau plastique chargé, tel que du polypropylène ou du polyamide chargé avec des fibres de verre.
- 10 3. Panneau de renfort selon la revendication 1 ou 2, **caractérisé en ce que** la structure rigide (4) est agencée pour conférer une rigidité variable au capot selon ses différentes zones.
- 15 4. Panneau de renfort selon la revendication 1 à 3, **caractérisé en ce que** les moyens de fixation périphériques (7) sont destinés à coopérer avec une doublure (8) de capot périphérique.
- 20 5. Panneau de renfort selon la revendication 4, **caractérisé en ce que** la doublure (8) périphérique est un profilé fixé à la périphérie du capot (2).
- 25 6. Panneau de renfort selon l'une des revendications 1 à 5, **caractérisé en ce qu'il** comprend en outre une couche (9) de matériau d'absorption acoustique solidaire de la structure rigide (4) et destinée à être disposée en regard du compartiment moteur du véhicule automobile.
- 30 7. Panneau de renfort selon l'une des revendications 1 à 6, **caractérisé en ce que** le réseau de nervures (5) est solidaire d'une plaque (6) destinée à être disposée sensiblement parallèlement au capot.
- 35 8. Panneau de renfort selon la revendication 7, **caractérisé en ce que** les nervures (5) sont destinées à s'étendre de la plaque (6) jusqu'au capot (2) avec un jeu entre l'extrémité libre des nervures et le capot (2).
- 40 9. Panneau de renfort selon l'une des revendications 7 ou 8 lorsqu'elles dépendent de la revendication 6, **caractérisé en ce que** la plaque (6) comprend des orifices (10), disposés en regard de la couche de matériau d'absorption (9) et laissant passer l'air dans les espaces situés entre les nervures (5).
- 45 10. Panneau de renfort selon l'une des revendications 1 à 9, **caractérisé en ce qu'il** comprend en outre des éléments absorbeurs de choc (12), lesdits éléments étant disposés sur la périphérie de la structure rigide (4).

11. Panneau de renfort selon la revendication 10, **caractérisé en ce que** les éléments absorbeurs de choc (12) sont réalisés en une seule pièce s'étendant le long d'au moins une partie de la périphérie de la structure rigide (4). 5

12. Panneau de renfort selon l'une des revendications 1 à 11, **caractérisé en ce qu'il comprend au moins un élément absorbeur de choc (12) fixé dans la partie centrale de la plaque (6) de la structure rigide (4) et destiné à être disposé en regard du compartiment moteur.** 10

13. Panneau de renfort selon l'une des revendications 10 ou 12, **caractérisé en ce que** les éléments absorbeurs de choc (12) sont des éléments discrets tels que des plots. 15

14. Panneau de renfort selon la revendication 13, **caractérisé en ce que** les éléments absorbeurs de choc (12) sont destinés à être disposés en regard de renflements (13) locaux de la doublure (8) de capot périphérique. 20

15. Panneau de renfort selon l'une des revendications 10 à 14, **caractérisé en ce que** les éléments absorbeurs de choc (12) comprennent des blocs de matériau cellulaire, tel qu'une mousse de polyuréthane ou de polyoléfine ou une mousse métallique apte à dissiper l'énergie par compression. 25 30

16. Panneau de renfort selon l'une des revendications 10 à 14, **caractérisé en ce que** les éléments absorbeurs de choc (12) comprennent un matériau compact présentant une structure agencée pour favoriser la dissipation d'énergie, telle qu'un nid d'abeilles ou un jeu de nervures, ou un agencement particulier tel qu'un « cône creux ». 35

17. Panneau de renfort selon l'une des revendications 10 à 14, **caractérisé en ce que** les éléments absorbeurs de choc (12) comprennent un stratifié, formé de l'assemblage de plusieurs couches superposées, apte à dissiper l'énergie par délamination. 40 45

18. Panneau de renfort selon l'une des revendications 10 à 17, **caractérisé en ce que** les éléments absorbeurs de choc (12) sont formés d'une seule pièce avec la structure rigide (4). 50

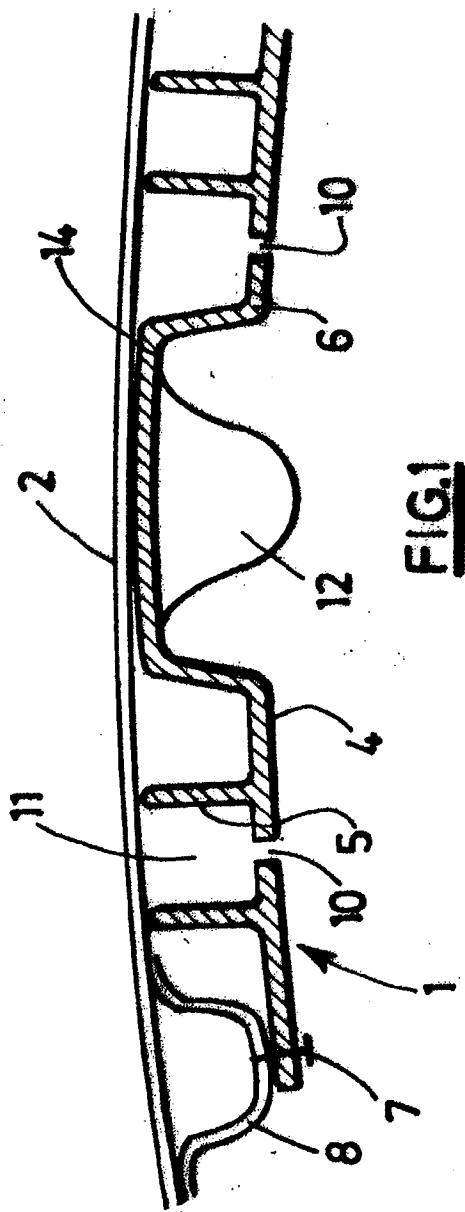


FIG. 1

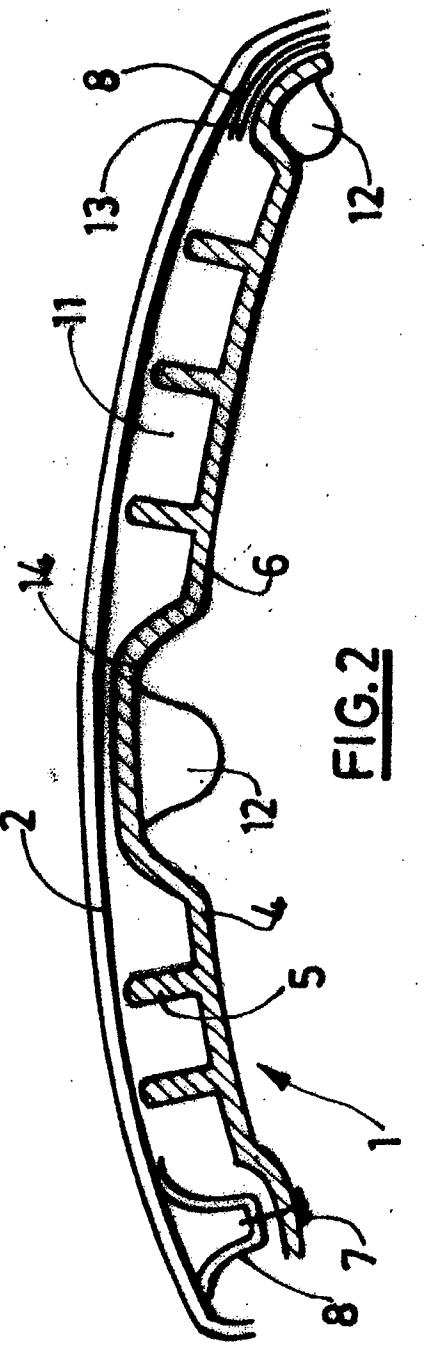


FIG. 2

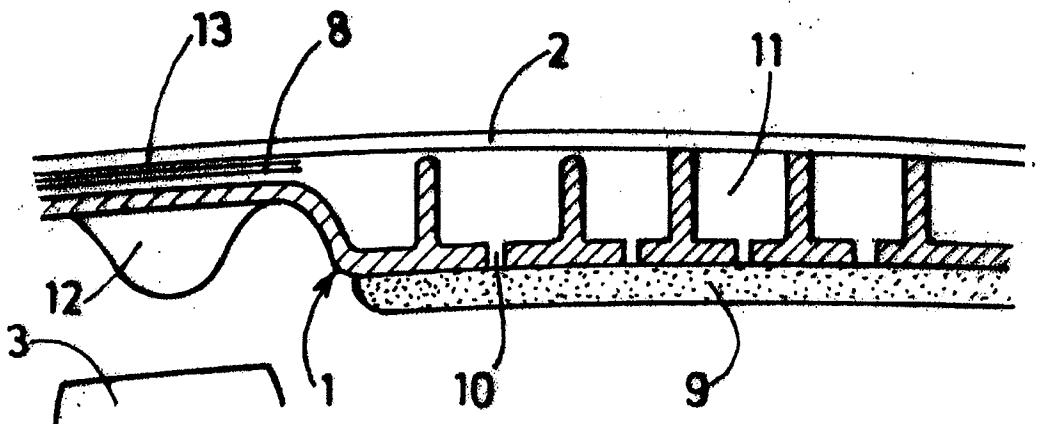


FIG. 3

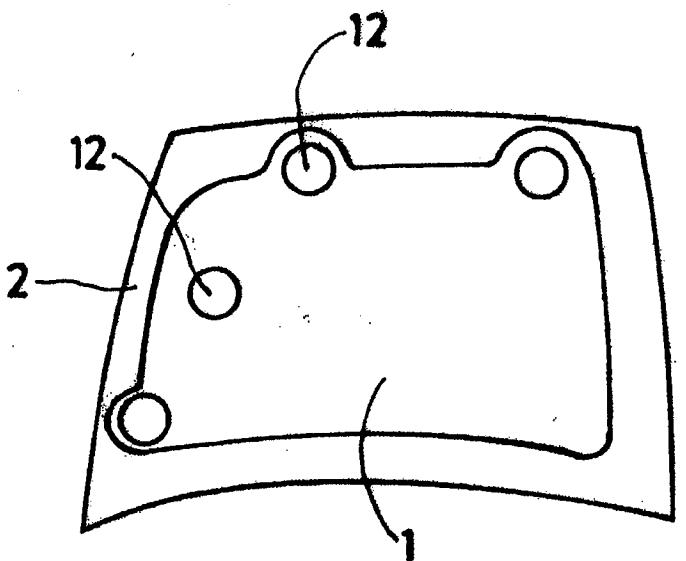


FIG.4



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande
EP 04 29 1924

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS									
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.7)						
X	WO 98/46456 A (LIGTEN ROBERT H VAN ;RIETER AUTOMOTIVE INT AG (CH)) 22 octobre 1998 (1998-10-22)	1-4,6,7, 9	B62D25/10 B60R21/34 B62D29/00						
Y	* page 7, ligne 10-17; revendications 2,10; figures 1,2 *	10, 12-16,18	-----						
Y	DE 101 23 479 A (VOLKSWAGENWERK AG) 21 novembre 2002 (2002-11-21) * revendications 1-3,6,7; figures 1,4 *	10, 12-16,18	-----						
X	US 5 706 908 A (YOSHIOKA MASANOBU ET AL) 13 janvier 1998 (1998-01-13)	1-5							
Y	* revendications 32,33; figures 5,10B,,11,13,44-51 *	8	-----						
X	EP 1 022 199 A (VOLKSWAGENWERK AG) 26 juillet 2000 (2000-07-26) * alinéas [0019], [0021], [0023]; revendications 6-8,12 *	1-4							
X	EP 0 992 418 A (VOLKSWAGENWERK AG) 12 avril 2000 (2000-04-12) * revendication 9; figure 7 *	1	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.7)						
X	* revendication 13 *	9	B62D B60R						
Y	EP 0 744 281 A (SOMMER SA) 27 novembre 1996 (1996-11-27)	8							
A	* colonne 6, ligne 22-25 - colonne 2, ligne 50-58; revendications 1,8 *	1-7,9-18	-----						
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications									
<table border="1"> <tr> <td>Lieu de la recherche</td> <td>Date d'achèvement de la recherche</td> <td>Examinateur</td> </tr> <tr> <td>Munich</td> <td>1 décembre 2004</td> <td>Marin, C</td> </tr> </table>				Lieu de la recherche	Date d'achèvement de la recherche	Examinateur	Munich	1 décembre 2004	Marin, C
Lieu de la recherche	Date d'achèvement de la recherche	Examinateur							
Munich	1 décembre 2004	Marin, C							
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES									
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non écrite P : document intercalaire									
T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant									



Office européen des brevets

Numéro de la demande

REVENDICATIONS DONNANT LIEU AU PAIEMENT DE TAXES

La présente demande de brevet européen comportait lors de son dépôt plus de dix revendications

Une partie seulement des taxes de revendication ayant été acquittée dans les délais prescrits, le présent rapport de recherche européenne a été établi pour les dix premières revendications ainsi que pour celles pour lesquelles les taxes de revendication ont été acquittées, à savoir les revendication(s):

Aucune taxe de revendication n'ayant été acquittée dans les délais prescrits, le présent rapport de recherche européenne a été établi pour les dix premières revendications.

ABSENCE D'UNITE D'INVENTION

La division de la recherche estime que la présente demande de brevet européen ne satisfait pas à l'exigence relative à l'unité d'invention et concerne plusieurs inventions ou pluralités d'inventions, à savoir:

voir feuille supplémentaire B

Toutes les nouvelles taxes de recherche ayant été acquittées dans les délais impartis, le présent rapport de recherche européenne a été établi pour toutes les revendications.

Comme toutes les recherches portant sur les revendications qui s'y prêteaient ont pu être effectuées sans effort particulier justifiant une taxe additionnelle, la division de la recherche n'a sollicité le paiement d'aucune taxe de cette nature.

Une partie seulement des nouvelles taxes de recherche ayant été acquittée dans les délais impartis, le présent rapport de recherche européenne a été établi pour les parties qui se rapportent aux inventions pour lesquelles les taxes de recherche ont été acquittées, à savoir les revendications:

Aucune nouvelle taxe de recherche n'ayant été acquittée dans les délais impartis, le présent rapport de recherche européenne a été établi pour les parties de la demande de brevet européen qui se rapportent à l'invention mentionnée en premier lieu dans les revendications, à savoir les revendications:



Office européen
des brevets

ABSENCE D'UNITÉ D'INVENTION
FEUILLE SUPPLÉMENTAIRE B

Numéro de la demande
EP 04 29 1924

La division de la recherche estime que la présente demande de brevet européen ne satisfait pas à l'exigence relative à l'unité d'invention et concerne plusieurs inventions ou pluralités d'inventions, à savoir :

1. revendications: 1,2-3

Revendication indépendante 1:

Panneau de renfort d'un capot; toutes les caractéristiques techniques de la revendication 1 sont connues de l'état de la technique, par exemple du document W098/46456

Objet de la Revendication dépendante 2 et 3:

Matière et caractéristique de la structure rigide.

2. revendications: 4,5

Les moyens de fixations périphérique coopèrent avec une doublure périphérique du capot

3. revendications: 6-9 (lorsque 7 et 8 dépendent de 6)

Le panneau comprend une couche de matériau d'absorption acoustique

4. revendications: 7,8 (lorsqu'elles ne dépendent pas de 6)

Le panneau présente une plaque solidaire des nervures et parallèle au capot

5. revendications: 10-18

Le panneau présente des éléments absorbeurs de choc disposés soit sur la périphérie (revendications 10 et dépendantes) soit au centre de la structure rigide (revendications 12 et dépendantes)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET EUROPEEN NO.**

EP 04 29 1924

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche européenne visé ci-dessus.

Lesdits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du.
Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets.

01-12-2004

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)		Date de publication
WO 9846456	A	22-10-1998	WO 9846456 A1 EP 0973660 A1 JP 2001507308 T		22-10-1998 26-01-2000 05-06-2001
DE 10123479	A	21-11-2002	DE 10123479 A1		21-11-2002
US 5706908	A	13-01-1998	JP 3120656 B2 JP 7285466 A JP 3120657 B2 JP 7285464 A JP 3120658 B2 JP 7285465 A JP 3052727 B2 JP 7285461 A DE 19514324 A1 KR 162164 B1 KR 181692 B1 US 5988305 A		25-12-2000 31-10-1995 25-12-2000 31-10-1995 25-12-2000 31-10-1995 19-06-2000 31-10-1995 07-12-1995 01-12-1998 01-04-1999 23-11-1999
EP 1022199	A	26-07-2000	DE 19902311 A1 EP 1022199 A2		27-07-2000 26-07-2000
EP 0992418	A	12-04-2000	DE 19846192 A1 AT 258517 T DE 29924442 U1 DE 29924443 U1 DE 59908402 D1 EP 0992418 A2 ES 2214780 T3		13-04-2000 15-02-2004 27-03-2003 27-03-2003 04-03-2004 12-04-2000 16-09-2004
EP 0744281	A	27-11-1996	EP 0744281 A2 DE 69613760 D1 DE 69613760 T2 ES 2162996 T3		27-11-1996 16-08-2001 29-05-2002 16-01-2002

EPO FORM P0460

Pour tout renseignement concernant cette annexe : voir Journal Officiel de l'Office européen des brevets, No.12/82